In the circumstances, my answer to the question posed before me is in the negative, and accordingly I order that the present suit be stayed and that costs be in the cause.

Action stayed.

Solicitors: *Balendran Chong Haranay & Bodi; Mura Raju & Co.*

Reported by *Eunice Lee*

Ward lwn Malaysian Airline System Bhd

MAHKAMAH TINGGI (KUALA LUMPUR) — GUAMAN SIVIL NO P 165-1984
WAN MOHAMED H
26 DISEMBER 1990

Gantirugi (Kecederaan Diri atau Kematian) — Insuran kecederaan — Wang insuran diterima — Dipotong daripada jumlah gantirugi — Akta Undang-Undang Sivil 1956, s 28A(1)(a)

Plaintif ialah seorang juruterbang pesawat bertugas di kawasan Sabah dan Sarawak. Defendan adalah majikan plaintif. Pada masa plaintif menjalankan tugasnya pada 6 Julai 1982 kapalterbang yang dipandu olehnya telah mengalami kerosakan engin dan terpaksa membuat pendaratan kecemasan dekat Lawas, Sarawak. Pihak plaintif telah mengatakan bahawa pihak defendan telah cuai dan menyebabkan enjin pesawat itu rosak dan beliau terpaksa membuat pendaratan kecemasan. Plaintif telah cedera akibat kemalangan itu. Pihak defendan telah mengaku 100% liabiliti. Mahkamah dikehendaki memutuskan jumlah gantirugi am dan khas yang perlu diberi kepada plaintif. Ada dua insuran yang diambil dan dibayar premium oleh pihak defendan untuk (1) kecederaan ke atas plaintif $300,000 dan (ii) kehilangan lesen juruterbang $300,000. Wang tersebut telah dibayar kepada plaintif oleh defendan.

Diputuskan, memberikan gantirugi seperti berikut:

(1) Gantirugi khas untuk perbelanjaan mendapat pemeriksaan dan laporan doktor ditetapkan sebagai $1,250.

(2) Untuk kehilangan pendapatan sebelum perbicaraan, mahkamah telah memberikan gaji penuh $4,000 sebulan bagi tempoh dari Ogos 1983 hingga Julai 1985 (24 bulan) sebanyak $96,000. (Gaji penuh telah diterima oleh plaintif dari Julai 1982, tarikh kemalangan, hingga Julai 1983.) Bagi tempoh Ogos 1985 hingga Februari 1990, tarikh perbicaraan, mahkamah telah memberikan $2,000 sebulan untuk 55 bulan, jumlahnya $110,000.

(3) Untuk kehilangam pendapatam selepas perbicaraan, mahkamah telah memberikan $2,000 sebulan selama satu tahun lima bulan, jumlahnya $34,000.

(4) Untuk kesakitan dan penderitaan akibat kecederaan di kepala, kecacatan pemikiran dan retak pada tulang bahu, mahkamah memberikan $60,000.

(5) Jumlah gantirugi yang diberikan ialah $301,250. Oleh kerana plaintif telah menerima $300,000 daripada defendan, iaitu hasil atau terbitan daripada insuran kemalangan diri (personal accident insurance) yang diambil dan dibayar premiumnya oleh defendan, dan telah diputuskan oleh mahkamah jumlah wang tersebut boleh dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan di atas, maka bakinya yang perlu dibayar oleh defendan ialah $1,250 (iaitu sebagai gantirugi khas) dan mahkamah mengenakan faedah sebanyak 4% dari tarikh kemalangan hingga tarikh keputusan ini dibuat dan 8% dari tarikh keputusan hingga tarikh pembayaran.

[English summary

The plaintiff was a pilot employed by the defendants and he operated in Sabah and Sarawak. While on duty on 6 July 1982, the aircraft piloted by him, developed engine trouble and he was forced to make an emergency landing near Lawas, Sarawak. The plaintiff claimed that the defendants were negligent and this caused the aircraft to develop the engine trouble and he had to make the emergency landing. The plaintiff was injured in the emergency landing. The defendants admitted 100% liability. The court was asked to assess the damages, general and special, payable to the plaintiff. The defendants had taken out and paid for insurance for (a) injury to the plaintiff $300,000 and (b) loss of pilot's licence $300,000. The money from the insurance had been received and paid to the plaintiff.

Held, awarding damages as follows:

(1) Special damages for expenses for medical examination and report was fixed at $1,250.

(2) For loss of earnings before trial, the court allowed full salary of $4,000 a month for the period from August 1983 to July 1985 (24 months) which amounted to $96,000. (Full salary had been received by the plaintiff from July 1982, the date of the accident, to July 1983.) For the period from August 1985 to February 1990, the date of trial, the court awarded $2,000 a month for 55 months which amounted to $110,000.

(3) For post-trial loss of earnings, the court awarded $2,000 for one year five months which amounted to $34,000.

(4) For pain and suffering due to the head injury, loss of memory and fracture to the shoulder bone, the court awarded $60,000.

(5) The total amount of damages awarded was $301,250. As the plaintiff had received a total of $300,000 from the defendants, from the insurance policies which were taken out and the premiums paid for by the defendants, that sum should be deducted from the total damages awarded, leaving a sum of $1,250 to be paid by the defendants to the plaintiff.]

Kes-kes rujukan

1 *Chan Kam Lan* v *Ong Lean Kee* [1979] 1 MLJ xxxviii (dirujuk)
2 *K Ratnasingam* v *Kow Ah Dek & Anor* [1983] 2 MLJ 297 (dirujuk)
3 *Zamri bin Omar* v *Idris bin Mohd Nor* [1989] 2 CLJ 267 (dirujuk)
4 *Goh Chin Tee* v *Lau Chun Leung* [1985] 2 MLJ cxcii (dirujuk)
5 *Tominam bte Tukimin* v *Toh Kai Chup* [1985] 2 MLJ 345 (dirujuk)
6 *Kow Ah Dek & Anor* v *K Ratnasingam* [1981] 2 MLJ 24 (dirujuk)
7 *Ahmad Nordin bin Haji Mazlan & Anor* v *Eng Ngak Hua & Ors* [1985] 2 MLJ 431 (diikut)
8 *Mohamed Yassin bin Isa & Ors* v *MCW Express Sdn Bhd & Ors* [1988] 1 CLJ 821 (diikut)
9 *Chaplin* v *Boys* [1971] AC 356 (dirujuk)
10 *Ngooi Ku Siong* v *Aidi Abdullah* [1985] 1 MLJ 30 (dirujuk)

11 *Hussain* v *New Taplow Paper Mills* [1988] 2 WLR 266 (dibeza)
12 *Nabi* v *British Leyland (UK) Ltd* [1980] 1 WLR 529 (dibeza)
13 *Bradburn* v *Great Western Railway* (1874) LR 10 Ex 1 (dibeza)

Undang-undang rujukan
Akta Undang-Undang Sivil 1956 s 28A(1)(a)

RK Nathan bagi pihak plaintif.
Ronald Khoo (*Radakrishnan* dengannya) bagi pihak defendan.

Cur Adv Vult

Wan Mohamed H: Plaintif ialah seorang juruterbang pesawat BN2 (Norman Islander), bertugas di kawasan Sabah dan Sarawak. Defendan, Malaysian Airline System Berhad ('MAS'), adalah majikan kepada plaintif. Semasa plaintif menjalankan tugas, pada 6 Julai 1982, kapalterbang yang dipandu olehnya, pesawat BN2, telah mengalami kerosakan enjin dan terpaksa membuat pendaratan kecemasan di atas padang bola di Long Bayu, dekat Lawas, Sarawak. Pihak plaintif telah menyatakan bahawa pihak defendan telah cuai dan menyebabkan enjin pesawat itu rosak dan terpaksa membuat pendaratan kecemasan yang tersebut di atas. Plaintif telah cedera akibat kemalangan dalam pendaratan kecemasan itu. Pihak defendan telah mengaku 100% liabiliti. Mahkamah dikehendaki menentukan jumlah gantirugi am dan khas yang perlu diberi kepada plaintif.

Keterangan pihak plaintif

Pihak plaintif telah memberi keterangan yang boleh diringkaskan dan dibahagikan di bawah tajuk-tajuk yang berikut:

(I) Kecederaan yang dialami dan ketidakupayaan yang berkekalan akibat daripada kemalangan.
(II) Kehilangan pendapatan plaintif bagi satu jangka masa yang tertentu dan kehilangan potensi pendapatan jika plaintif tidak mengalami kecederaan akibat daripada kemalangan yang berkenaan.

(I) Kecederaan yang dialami dan ketidakupayaan yang berkekalan akibat daripada kemalangan:

Pihak plaintif selain daripada merujuk kepada laporan-laporan doktor telah memanggil seorang 'clinical psychologist' dari Fremantle, Western Australia, memberi keterangan berkenaan dengan keadaan dan kebolehan pemikiran atau otak plaintif. Keterangan saksi ini boleh diringkaskan seperti berikut.

Beliau telah memeriksa plaintif, Kapt Frank Astle Ward, dan membuat laporan dan mengemukakannya sebagai eks 'PL1', yang di antara lain menyatakan bahawa plaintif telah mengalami kecederaan pada otaknya yang agak serius yang menyebabkan beliau tidak dapat memahami masalah dirinya. Saksi ini tidak bersetuju dengan pendapat doktor-doktor pakar Malaysia yang memberi pendapat mereka bahawa plaintif telah mendapat kecederaan yang sederhana pada otaknya dan bahawa plaintif tidak akan terjejas dalam aktiviti-aktivitinya pada masa hadapan. Saksi ini, tanpa mengambil tahu akan taraf persekolahan plaintif, telah membuat ujian atau peperiksaan bersamaan dengan peperiksaan 'A' level ke atas plaintif. Hasil daripada ujian atau peperiksaan itu plaintif telah gagal untuk memasuki manamana universiti di Australia. Saksi ini juga telah membuat ujian-ujian lain ke atas plaintif dan akhirnya membuat pendapat seperti berikut:

> My opinion is that the plaintiff will lack insight or awareness with the true nature of his own difficulties. He will not be able to understand his own problem.

Plaintif pada tarikh perbicaraan berumur 50 tahun, ini bermakna beliau berumur 42 tahun pada tarikh kemalangan (6 Julai 1982). Beliau tidak tamat sekolah menegah. Beliau berhenti sekolah dalam tahun 1955, iaitu satu tahun sebelum menamatkan pengajian di sekolah menengah (secondary school/education). Semenjak kemalangan berlaku hingga hari perbicaraan, plaintif tidak membuat sebarang pekerjaan yang mendatangkan pendapatan kewangan. Beliau telah diletakkan di bawah penyeliaan atau pengawasan Counsellor of Rehabilitation, Department of Community Services/Social Security di Perth, Western Australia dan mendapat elaun sara hidup. Beliau dikehendaki membayar balik apabila beliau mampu kelak.

(II) Kehilangan pendapatan:

Untuk membuktikan kehilangan pendapatan selepas mengalami kecederaan akibat kemalangan yang berkenaan plaintif telah memberi keterangan yang boleh diringkaskan seperti berikut.

Beliau pada masa kemalangan selain daripada mempunyai lesen juruterbang untuk pesawat terbang jenis ringan seperti BN2 (Norman Islander) atau yang setaraf dengannya, juga mempunyai sijil untuk menjadi co-pilot bagi pesawat terbang jenis B737-200 yang dikeluarkan oleh NZCAD (New Zealand Civil Aviation Department) dalam tahun 1977. Pada masa itu syarikat-syarikat penerbangan di Australia tidak menggunakan pesawat jenis B737-200. Dalam tahun 1981 beliau mendapat lesen senior commercial pilot di New Zealand — lihat ms 5 dalam 'AN8'. Beliau juga telah mendapat sijil kelayakan menjadi flight engineer bagi pesawat terbang jenis Turbojet-Powered yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Oklahoma City, Amerika Syarikat, pada 17 September 1975 — lihat ms 4 dalam 'AB8'. Beliau menambah bahawa beliau mempunyai peluang untuk menjadi co-pilot dalam Air Tara, Ireland, beroperasi di Lagos, Afrika — rujukan dibuat kepada surat di ms 2 dalam 'AB8' bertarikh pada 3 Julai 1980.

Pada 14 Oktober 1981, beliau diambil kerja oleh defendan sebagai commander (juruterbang) pesawat udara BN2. Beliau diambil kerja sebagai juruterbang sementara berdasarkan perjanjian selama dua tahun, dengan kemungkinan dilanjutkan dengan persetujuan oleh kedua-dua pihak. Plaintif telah diberi gaji permulaan sebanyak $3,125 sebulan dengan kenaikan tiap-tiap bulan sebanyak $150 dengan tempoh percubaan selama enam bulan. Plaintif telah ditetapkan dalam jawatannya pada 1 Jun 1982, dan gajinya pada tarikh kemalangan 6 Julai 1982 ialah $4,025 sebulan. Ini adalah gaji maksimanya sebulan. Beliau tidak ingat sama ada beliau telah dibayar gaji sehingga perkhidmatannya ditamatkan (13 Oktober 1983). Akibat daripada kemalangan dan kecederaan yang dialami, plaintif telah hilang atau tidak lagi layak menjadi juruterbang atau mendapat lesen flight crew — sila lihat ms 10 dalam 'AB4'.

Apabila disoal balas oleh peguam pihak defendan beliau telah memberi jawapan yang boleh diringkaskan seperti berikut.

Plaintif telah bekerja di beberapa syarikat pengangkutan udara yang berlainan di Darwin, Perth, Port Moresby, Papua New Guinea dan Nigeria. Pengalaman beliau selain daripada menjadi co-pilot dalam kapalterbang jenis DC3 telah memandu kapalterbang jenis ringan sahaja. Beliau tidak pernah menjadi co-pilot atau captain dalam kapalterbang jenis F27 (Fokker Friendship) dan B737.

Sijil 'Ground School Report — B737-200 Type-Rating — 03/28 October 1977' di ms 1 dalam 'AB8', membolehkan plaintif menghadiri dan menjalani latihan simulator. Merujuk kepada Certificate of Validation di ms 3 dalam 'AB8' plaintif telah tidak mengikuti syarat yang berbunyi:

> Note: Within 30 days prior to the expiry date of this certificate on 31 March 1978, the holder must if the licence continuity is required complete the New Zealand medical examination and forward evidence of recent flight experience, Application Form MOT 1399 and requisite fees for the issue of a New Zealand Licence and Rating/s to the above address.

Ini bermakna Certificate of Validation yang mati (expire) pada 31 Mac 1978 telah tidak diperbaharui. Walaupun demikian plaintif berkata yang beliau telah menjalani latihan simulator dalam pesawat B737 selama 16 jam di Christchurch, New Zealand, dan membuat latihan aircraft endorsement selama 2 jam 15 minit. Beliau tidak bersetuju dengan saranan peguam pihak defendan bahawa syarat-syarat yang dikenakan sebelum seseorang mendapat lesen untuk menerbangkan pesawat B737 selain daripada lulus Ground School Examination dikehendaki menjalani latihan simulator sebanyak lapan kali dan empat jam bagi tiap-tiap kali; dan latihan terbang selama tiga jam di waktu siang dan dua jam di waktu malam.

Plaintif mengatakan yang ia layak menjadi juruterbang (in command) pesawat B737 tetapi tidak pernah berbuat demikian dan tidak pernah juga menjadi co-pilot dalam pesawat tersebut dan pegalaman penerbangan tidak cukup untuk mendapat lesen memandu (in command) pesawat B737. Bahkan beliau mengaku yang sijil berkenaan telah diturunkan kelayakannya kepada co-pilot. Sijil yang berkenaan ialah Certificate of Validation dan bukannya lesen penerbangan dan dengan sijil tersebut beliau dibolehkan menjalani latihan dalam bidang yang berkenaan iaitu sama ada untuk menjadi juruterbang (pilot in command) atau co-pilot. Lesen penerbangan perdagangan (commercial pilot's licence) yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa kerajaan New Zealand telah diiktirafkan oleh Jabatan Penerbangan Awam Malaysia dan diberi taraf rating untuk menjadi juruterbang (in command) untuk pesawat BN2 sahaja — eks 'PL4'.

Semasa bekerja dengan MAS (defendan), plaintif beroleh pendapatan sebanyak $5,525 sebulan termasuk elaun sewa rumah dan elaun makan semasa bertugas, dan jumlah ini belum ditolak cukai pendapatan. Selepas kemalangan berlaku pihak plaintif telah menerima daripada defendan wang sebanyak $600,000. Wang ini terdiri daripada wang insuran yang telah dibayar oleh sebuah syarikat insuran kepada MAS (defendan) kerana defendan telah mengambil insuran dan membayar premiumnya untuk kepentingan plaintif apabila plaintif kehilangan lesen juruterbang perdagangan (sebanyak $300,000) dan $300,000 lagi untuk kecederaan tubuh badan. Beliau telah menggunakan wang tersebut untuk perbelanjaannya dan membeli sebuah rumah dan sebuah motokar dan dia sendiri memandu kereta itu. Plaintif selain daripada boleh memandu kereta, boleh berenang dan berlari (jogging), tetapi katanya beliau biasanya mengambil masa selama sepuluh minit untuk menenangkan pendirian (to get the balance right).

Beliau mengakhiri keterangannya dengan mengatakan yang beliau boleh menjadi co-pilot dalam pesawat B737 dan di Australia juruterbang boleh bekerja sehingga umur 65 tahun. Beliau tahu yang seorang juruterbang yang berkerja dengan MAS (defendan) hanya boleh bekerja sehingga umurnya 55 tahun. Beliau tidak tahu yang Qantas dan Anzac juga menghadkan umur kerja seorang juruterbang sehingga 55 tahun.

Apabila disoal oleh mahkamah, plaintif menjawab yang beliau tidak pernah dicuba atau diuji untuk membuat sesuatu pekerjaan oleh pihak Jabatan Community Services/Social Security yang mengawasi plaintif dan bertanggungjawab untuk pemulihannya.

Keterangan pihak defendan

Pihak defendan telah memanggil seorang saksi yang berpangkat ketua juruterbang Bahagian Keselamatan

Penerbangan (Mohd Kamil bin Haji Abu Bakar). Beliau telah memberi keterangan yang boleh diringkaskan seperti berikut.

Saksi ini mempunyai pengalaman yang luas dalam bidang penerbangan yang bermula dari bawah iaitu fleet co-pilot dalam F27 hingga ke fleet captain untuk pesawat B747. Pengalaman beliau dari segi pentadbiran telah juga disenaraikan dalam eks 'D1'. Beliau mengemukakan dokumen-dokumen bersangkutan dengan Peraturan Perlesenan dan Taraf-Taraf (ratings) Pesawat Udara, Jabatan Penerbangan Awam Australia — eks 'D2'. Saksi ini menyatakan bahawa seseorang pemegang lesen juruterbang tidak boleh diiktiraf sebagai co-pilot sehingga ianya mempunyai pengalaman dalam pesawat yang sama jenisnya selama tidak kurang daripada 80 jam.

Pada masa kemalangan, saksi defendan ini menyatakan bahawa plaintif mempunyai lesen untuk memandu (in command) pesawat jenis ringan BN2. Beliau juga memiliki lesen yang membolehkan beliau menjadi co-pilot dalam pesawat jenis B737 dengan syarat beliau lulus ujian penerbangan dan mempunyai pengalaman yang cukup.

Saksi ini juga menyatakan bahawa pihak MAS (defendan) telah mengambil dan membayar premium di atas kedua-dua insuran iaitu untuk mendapat $300,000 jika plaintif kehilangan lesen juruterbang dan $300,000 lagi untuk kecederaan ke atas plaintif.

Nota: Peguam pihak plaintif telah menentang atau membantah kemasukan keterangan berkenaan dengan pembayaran kepada plaintif daripada wang insuran yang diperolehi oleh defendan dan dibayar kepada plaintif. Jikalau diterima oleh mahkamah, pembayaran dari wang insuran tidak boleh diambil kira atau ditolak daripada jumlah gantirugi yang bakal diputuskan oleh mahkamah kelak.

Mahkamah menerima keterangan berhubung dengan wang insuran itu dan akan menimbang di akhir perbicaraan sama ada wang yang sedemikian boleh ditolak atau tidak daripada jumlah gantirugi yang akan ditaksirkan kelak.

Apabila disoal balas oleh peguam pihak plaintif, saksi defendan ini telah memberi jawapan bahawa beliau tidak setuju dengan saranan peguam pihak plaintif yang plaintif mempunyai peluang yang baik untuk jawatan sebagai co-pilot dalam pesawat B737. Pendapat ini menurut beliau adalah berdasarkan kepada peraturan dan kelayakan yang dikehendaki oleh Jabatan Penerbangan Awam Australia dan lain-lain kelayakan yang dikehendaki oleh MAS (defendan), atau lain-lain syarikat penerbangan dan pengangkutan penumpang-penumpang yang berjadual. Beliau juga memberitahu mahkamah yang umur persaraan juruterbang dalam Syarikat MAS (defendan) dan juga lain-lain syarikat penerbangan di Australia dan New Zealand ialah 55 tahun.

Hujah peguam pihak plaintif

Peguam pihak plaintif telah memberi hujah yang boleh diringkaskan seperti berikut.

Saksi plaintif No 1, seorang clinical psychologist, telah memberi keterangan sebagai seorang pakar yang keterangannya diterima oleh mahkamah-mahkamah di Australia. Beliau juga pernah dirujukkan oleh pihak berkuasa yang berkenaan dalam kerajaan Australia untuk menentukan sama ada seseorang layak mendapat pencen kerana kehilangan daya kerja (invalid pension) atau sebaliknya. Di antara pendapat beliau ialah:

> The plaintiff will lack insight or awareness into the true nature of his own difficulty, and putting it in simple language, the plaintiff would not be able to understand his own problem.

Yang bermaksud bahawa plaintif tidak akan dapat menilai, menyedari atau memahami masalah dirinya sendiri.

Saksi ini tidak bersetuju dengan pendapat doktor-doktor pakar bedah otak (neurosurgeons) Malaysia bahawa plaintif hanya mengalami sedikit kecederaan di kepalanya.

Laporan doktor pakar bedah neuro Australia bernama Dr Stewart-Wynne bertarikh 27 Disember 1984 dalam 'AB3', ms 2, menyatakan bahawa plaintif telah mengalami 'significant head injury' yang bermaksud bahawa kecederaan di kepala plaintif adalah ketara.

Plaintif telah menjalani ujian atau peperiksaan untuk memasuki universiti di Australia dan beliau telah gagal, ini menyebabkan ianya tidak layak memasuki dalam bidang vokesyenal dan teknikal dan hingga kini pihak berkuasa Rehabilitation Centre tidak berjaya mencari kerja untuk plaintif.

Peguam pihak plaintif akhirnya menyarankan supaya mahkamah menerima keterangan pakar yang diberi oleh saksi plaintif No 1.

Untuk menetapkan gantirugi kepada plaintif berkenaan dengan kecederaan yang dialaminya peguam pihak plaintif telah merujuk kepada kes-kes:

(a) *Chan Kam Lan* v *Ong Lean Kee*,[1] di dalam mana $50,000 telah diberi untuk kecederaan yang menyebabkan ketidaksempurnaan otak atau pemikiran dalam tahun 1978.

(b) *K Ratnasingam* v *Kow Ah Dek & Anor*,[2] di mana mahkamah telah memberi $70,000 dalam tahun 1981.

Peguam pihak plaintif menyarankan supaya $90,000 diberi kepada plaintif dalam kes ini dan mencadangkan supaya kes *Zamri bin Omar* v *Idris bin Mohd Nor*[3] tidak diambil kira.

Berkenaan dengan kehilangan pendapatan, peguam pihak plaintif telah merujuk kepada keterangan yang diberi oleh plaintif sendiri iaitu tentang pengalaman, kelulusan-kelulusan peperiksaan dan jenis-jenis lesen penerbangan yang dimiliki oleh plaintif. Beliau menyarankan yang plaintif mempunyai peluang yang sangat baik untuk naik ke tahap juruterbang bagi pesawat jet atau sekurang-kurangnya sebagai co-pilot B737. Peguam pihak plaintif juga telah menyatakan bahawa plaintif sebagai seorang warganegara Australia terpaksa balik ke negaranya dan mendapat pencen kehilangan upaya mengikut sistem atau undang-undang dan amalan di negara itu.

Peguam pihak plaintif telah mengatakan bahawa mahkamah (saya) telah mencadangkan supaya pihaknya hendaklah membuat atau memberi perhitungan berkenaan kehilangan pendapatan berdasarkan kepada pemberian yang diberi kepada seorang juruterbang di Australia. Di sini saya ingin menafi dengan kerasnya bahawa saya telah berkata demikian, bahkan saya mempunyai pendapat bahawa plaintif *tidak* patut meminta atau membuat saranan tentang kehilangan pendapatan beliau berdasarkan kepada pemberian yang diberi kepada seorang juruterbang (pilot) di Australia atau mana-mana negara luar.

Peguam pihak plaintif telah menghuraikan dengan panjang lebar berkenaan dengan keterangan yang diberi oleh saksi defendan No 1 dan berkata bahawa saksi defendan No 1 telah melemparkan halangan ke atas kemungkinan plaintif menjadi co-pilot dalam pesawat B737. Banyak lagi takwilan dibuat oleh peguam pihak plaintif berkenaan dengan keterangan yang diberi oleh saksi defendan No 1 dan menyifatkannya sebagai keterangan yang dipengaruhi prasangka.

Pada akhirnya peguam pihak plaintif mengatakan bahawa dalam dunia yang luas ini dengan kelulusan dan lesen yang pernah dikeluarkan kepada plaintif, jika kemalangan tidak berlaku ke atasnya, plaintif mempunyai peluang yang baik untuk menjadi co-pilot bagi pesawat B737.

Berkenaan dengan perkiraan gantirugi untuk kehilangan pendapatan, peguam pihak plaintif telah menyarankan umur bekerja untuk plaintif ialah 65 tahun. Peguam pihak plaintif mengatakan bahawa saya telah menyarankan supaya kedua-dua pihak membuat perkiraan berdasarkan pemberian (award) yang dibuat oleh syarikat-syarikat penerbangan di Australia. Sekali lagi saya ingin menegaskan bahawa saya tidak pernah membuat saranan sebagaimana yang dikatakan oleh peguam pihak plaintif. Beliau telah membuat perkiraan mengikut gaji co-pilot dalam syarikat penerbangan Anset Airlines of Australia. Jumlah kehilangan pendapatan mengikut perkiraannya ialah $1,137,234.13.

Hujah peguam pihak defendan

Peguam pihak defendan di dalam hujahnya telah membahagikan perbahasannya kepada empat tajuk seperti berikut: (1) Kesakitan dan penderitaan (pain and suffering); (2) Kehilangan pendapatan (loss of earnings); (3) Faedah (interest); (4) Potongan (deduction).

Di bawah tajuk (1) beliau telah merujuk kepada laporan-laporan doktor pakar neurosurgeon: (a) Dato' (Dr) N Arumugasamy, Ketua Jabatan Pembedahan neuro, Hospital Besar Kuala Lumpur dalam laporannya bertarikh 30 Ogos 1982 antara lain menyatakan:

> Repeat detailed neurological examination on 23 August 1982 revealed absence of cerebular findings and near return to normal of all his faculties. He complained of some discomfort in his right (R) shoulder but this was normal to examination and X-ray.

(b) Dato' (Dr) Arumugasamy sebagai consultant surgeon telah sekali lagi pada 18 Oktober 1989 memeriksa plaintif di atas permintaan pihak defendan. Beliau telah membuat laporan yang bertarikh 1 November 1989 yang berbunyi:

> In summary, this patient sustained moderate head injury resulting in memory impairment. CAT scans correlation of left-sided ventricular prominence with evidence of some cortical atrophy over the convexity on the left is evident. He has not been given to any seizures since the accident and a normal EEG at this time and also in September 1983 would make it less likely of his developing seizures in the future. His post-traumatic amnesia is a common accompaniment of the type of head injury that he sustained. This should not in any way impair his future activities. However, the poor recent memory function and the imbalance on walking and especially on sudden arising are in keeping with some disruption or physiologic interruption of his cerebellar-brain stem connections. Although no structural evidence of such change is present on CAT scans, there is ample clinical correlation of this. The sensory disturbance of his leg is subjective and probably related to his accident as well. It could be seen in any muscular man with a spinal disc problem or as a consequence of a seat belt injury. He appears to have considerable return of his self-assurance and confidence since my last examination. However, the residual effects of the head injury that we see at this time are of a permanent nature. As a good seven years have passed since the accident, I do not envisage any further significant change in time to come.

Kedua-dua laporan (a) dan (b) di atas adalah dokumen-dokumen yang telah dipersetujui sebagaimana yang terdapat dalam 'AB2'.

Beliau juga merujuk kepada laporan Dr C Bala Ratnam, pakar rujuk Neuro-Physician dari Neuro Medical Clinic, yang bertarikh 12 September 1983 — ms 1 hingga 4 dalam 'AB1'. Doktor pakar ini dipilih sendiri oleh pihak plaintif. Laporannya berbunyi seperti berikut:

> In conclusion this man met with a moderate head injury following a plane crash. Following the accident:

1 He had a transient period of confusion, disorientation, restlessness, with no focal neurological deficits.

The above symptoms indicated diffuse cerebral irritability of parenchymal nature. There was no CT scan evidence of a chronic subdural or intra-cerebral haematoma. There was no evidence of a subarachnoid bleed as the lumbar puncture was within normal limits.

2 He now has residual neurological evidence of unsteadiness of gait, inco-ordination and *balance*, and slurred speech, all of which are due to post-traumatic damage to the cerebello-cortical pathways. I feel this damage is more cellular as they were not revealed in the studies that were carried out — CT scan, skull rays and CSF studies. He has residual evidence of bifrontal damage especially of a parenchymal nature, as there has been a change in his personality. He has now become rather withdrawn, morose and easily upset emotionally. The possibility that he will not be able to resume work as a pilot may be a contributory factor to his depression. He does admit to some memory impairment with retrograde amnesia for the accident. This is due to diffuse cortical injury.

Some of the above deficits may improve with time.

In view of his neurological deficits especially with respect to balance and inco-ordination, *I do not feel that he will ever be able to resume work as a pilot.* While flying in a plane, should there be a sudden drop in an air pocket, he may be unable to control the plane because he could develop severe vertiginous attack with associated inco-ordination and unsteadiness. He should be *permanently grounded* and not be allowed to pilot a plane.

Peguam pihak defendan telah merujuk kepada tiga laporan yang dibuat oleh saksi plaintif No 1, Mr William Alan Douglas, seorang clinical psychologist, dan membuat komen ke atasnya.

Peguam pihak defendan menyarankan supaya pendapat dua orang pakar rujuk neurosurgeon/neurophsyician tempatan diterima dan mengatakan bahawa plaintif telah mengalami kecederaan sederhana di kepalanya.

Berkenaan kecederaan di kepala plaintif, peguam pihak defendan merujuk beberapa kes yang berikut untuk menentukan jumlah pemberian (award) yang patut diberi kepada plaintif:

(a) *Goh Chin Tee* v *Lau Chun Leung*,[4] di mana plaintif telah diberi $30,000 bagi kecenderaan-kecederaan seperti berikut: 'Depressed fracture of frontal bone involving the frontal sinus and base of skull, extra dural heamatoma left and frontal region, haemorrhagic contusion left frontal lobe and vitrenous haemorrhage in the right eye.'

(b) *Tominam bte Tukimin* v *Toh Kai Chup*,[5] di mana plaintif telah diberi $45,000 untuk kesakitan dan penderitaan di atas kecederaan otak dan ketidakselesaan yang berterusan atau akibat daripadanya.

(c) *Zamri bin Omar* v *Idris bin Mohamed Nor*,[3] di mana $70,000 telah diberi di atas kecederaan yang jauh lebih serius daripada kecederaan yang dialami oleh plaintif dalam kes ini.

Berbanding dengan kecederaan yang dialami oleh Zamri bin Omar dalam kes yang dirujukkan di atas, peguam pihak defendan telah menyarankan bahawa plaintif dalam kes ini, Kapt Ward, patut diberi gantirugi di bawah tajuk ini sebanyak di antara $30,000 hingga $45,000. Keadaannya berlainan dengan kes *Kok Ah Dek & Anor* v *K Ratnasingam*.[6]

Di bawah tajuk (2) [kehilangan pendapatan] peguam pihak defendan telah menghujah seperti berikut.

Plaintif berumur 42 tahun pada tarikh kemalangan berlaku (6 Julai 1982). Plaintif telah diambil bekerja oleh defendan sebagai juruterbang pesawat BN2 selama dua tahun mulai 14 Oktober 1981 dan berakhir 13 Oktober 1983 mengikut perjanjian di antara kedua-dua pihak seperti yang terkandung di ms 1-11 dalam 'AB4' dan ms 1-51 dalam 'AB7'.

Plaintif tidak tamat persekolahan di peringkat sekolah menegah. Beliau berhenti sekolah satu tahun sebelum menghabiskan pelajarannya di sekolah menegah dan menjadi pelatih sebagai seorang fitter atau tuner (mechanic). Beliau mengambil masa lima tahun untuk lulus menjadi seorang fitter atau mechanic.

Plaintif telah menyatakan pengalaman-pengalamannya sebagai juruterbang dan memberitahu mahkamah yang beliau mendapat commercial pilot licence dalam tahun 1965 di Perth, Australia, dan mendapat senior commercial pilot licence dalam tahun 1967 di Port Moresby, lulus peperiksaan dalam jenis atau type rating untuk Boeing 737.

Selain daripada mempunyai pengalaman dalam pesawat DC3, plaintif telah memandu atau menjadi juruterbang pesawat udara jenis ringan sahaja. Beliau tidak pernah menjadi co-pilot atau pilot pesawat jenis Fokker F27 dan Boeing 737.

Sungguhpun plaintif telah lulus kursus atau peperiksaan berhubung dengan pesawat B737, beliau tidak mempunyai pengalaman yang cukup untuk menjadi co-pilot atau pilot untuk pesawat jenis ini. Lagipun plaintif telah tidak menjalani latihan simulator secukupnya dan tidak mempunyai pengalaman penerbangan secukupnya.

Mengikut keterangan yang diberi oleh saksi defendan No 1, Kapt Mohd Kamil bin Hj Abu Bakar, ketua juruterbang Bahagian Keselamatan Penerbangan dalam Syarikat MAS (defendan), beliau mempunyai pengalaman sebagai seorang fleet co-pilot F27 hingga ke fleet captain B747 dan dalam jurusan pengurusan pula beliau berpengalaman sebagai fleet captain B737, fleet captain A300 (Airbus), fleet captain B747, pengurus flight safety and security dan chief pilot (flight and security).

Saksi defendan No 1 telah memberi takrif 'senior commercial pilot licence' mengikut Commonwealth of Australia Department of Civil Aviation, Air Navigation Order — Part 40, yang berbunyi:

'A licence authorizing the holder to act as pilot in command of an aeroplane with the privilege that he may pilot aeroplanes of more than 12,500 lb gross weight other than on international air services being regular public transport services.'

Berkenaan dengan surat bertarikh 3 Julai 1980 yang dihantar oleh pihak Air Tara kepada plaintif di ms 2 dalam 'AB8', peguam pihak defendan berkata bahawa ini bukannya sebagai satu tawaran kerja bahkan satu informasi berkenaan dengan pengambilan co-pilot untuk syarikat tersebut yang beroperasi di Lagos, Afrika. Jika apa yang dikatakan oleh plaintif bahawa ini adalah merupakan tawaran untuk menjadi co-pilot di Air Tara, tiada sebarang sebab kenapa plaintif memilih bekerja dengan defendan (MAS) sebagai pilot untuk pesawat BN2 (Norman Islander).

Memandangkan umur plaintif pada masa kemalangan berlaku, sijil persekolahannya dan pengalaman sebagai juruterbang, peguam pihak defendan mengatakan bahawa adalah terlampau nipis harapan plaintif untuk menjadi seorang co-pilot dalam pesawat B737 di Australia selepas ia tamat bertugas dengan MAS. Peguam pihak defendan menegaskan supaya gaji plaintif pada masa kemalangan diambil sebagai dasar perkiraan pendapatan untuk plaintif dalam tuntutannya terhadap defendan. Gaji bersih plaintif setelah ditolak cukai pendapatan bagi sebulan ialah $3,310 — lihat Borang J dalam eks 'PL5'.

Peguam defendan mendakwa plaintif tidak sepatutnya diberi kehilangan pendapatan yang penuh oleh kerana ianya patut membuat sesuatu yang boleh mendatangkan pendapatan. Ini adalah kerana plaintif tidak hilang upaya sepenuhya dan beliau masih dapat bekerja selain daripada menjadi seorang juruterbang.

Umur persaraan sebagai juruterbang ialah 55 tahun dan bukan 65 tahun sebagaimana yang disarankan oleh pihak plaintif. Rujukan dibuat kepada kes Mahkamah Agung *Ahmad Nordin bin Haji Mazlan & Anor* v *Eng Ngak Hua & Ors*,[7] dan kes *Mohamed Yassin bin Isa & Ors* v *MCW Express Sdn Bhd & Ors*.[8]

Peguam pihak defendan juga menarik perhatian mahkamah kepada surat tawaran, ms 9 dalam 'AB6', oleh pihak defendan yang bermaksud bahawa plaintif adalah tertakluk kepada undang-undang Malaysia mengenai perjanjian pengambilan kerjanya. Maka penaksiran gantirugi juga hendaklah dibuat mengikut undang-undang Malaysia — rujukan dibuat kepada kes House of Lords, *Chaplin* v *Boys*.[9]

Berkenaan tempoh masa kehilangan pendapatan (lost years) peguam pihak defendan mengatakan bahawa oleh kerana plaintif pada masa kemalangan berumur 42 tahun, beliau mempunyai 13 tahun untuk mencapai umur 55 tahun. Setelah ditolak 1/3 untuk peristiwa di luar dugaan (contigencies) maka tempoh masa taksiran kehilangan pendapatan ialah sembilan tahun. Plaintif telah dibayar gaji penuh sehingga 13 Oktober 1983.

Plaintif tidak berupaya penuh membuat sebarang pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan selama tiga tahun dari tarikh kemalangan. Oleh itu plaintif patut diberi pendapatan penuh sehingga bulan Julai 1985 (21 bulan).

Oleh kerana tiada laporan doktor yang mengatakan bahawa plaintif hilang upaya sepenuhnya atau tidak dapat bekerja langsung, maka peguam pihak defendan menyarankan yang plaintif berkemungkinan membuat sesuatu pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan 1/2 (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang; oleh itu kehilangan pendapatan selepas tiga tahun dari tarikh kemalangan hendaklah diberi 1/2 (setengah) daripada pendapatan penuh plaintif sebagai seorang juruterbang. Beliau juga menyarankan supaya plaintif hanya diberi gantirugi untuk kehilangan daya pendapatan (loss of earning capacity) dan bukannya untuk kehilangan pendapatan akan datang (loss of future earnings) dan berkenaan dengan hujah ini peguam pihak defendan merujuk kepada kes *Ngooi Ku Siong* v *Aidi Abdullah*.[10]

Berhubung dengan wang yang diperolehi daripada insuran yang telah diambil oleh pihak defendan sebanyak $300,000 untuk kehilangan lesen juruterbang dan $300,000 untuk kecederaan dalam sesuatu kemalangan yang telah diakui diterima oleh plaintif selepas berlakunya kemalangan, peguam pihak defendan membuat penghujahan yang bermaksud sungguhpun s 28A(1) menyatakan bahawa wang pampasan daripada sesuatu insuran tidak boleh diambilkira untuk menentukan jumlah pemberian di dalam sesuatu tuntutan kerugian akibat sesuatu kecuaian pihak defendan, keadaan dalam kes ini adalah berlainan daripada kes House of Lords, *Hussain* v *New Taplow Paper Mills*.[11]

Dalam kes yang dirujukkan di atas plaintif sendiri mengambil dan membayar premium untuk insuran yang berkenaan manakala dalam kes ini insuran yang berkenaan telah diambil dan premiumnya telah dibayar oleh defendan. Oleh itu beliau menyarankan supaya jumlah wang yang telah dibayar kepada plaintif ($600,000) ditolak daripada taksiran gantirugi yang bakal diberi kepada plaintif berkenaan tuntutannya terhadap defendan dalam kes ini.

Pendapat mahkamah

Setelah menghalusi keterangan-keterangan yang diberi oleh kedua-dua pihak dan memeriksa dokumen-dokumen yang dikemukakan dalam perbicaraan serta

mengamati akan hujah-hujah yang disampaikan oleh peguam pihak plaintif dan peguam pihak defendan, mahkamah perlu membuat pertimbangan di bawah tiga tajuk seperti berikut:

(1) Kesakitan dan penderitaan (pain and suffering)
(2) Kehilangan pendapatan (loss of earnings)
(3) Potongan (deduction)

Kesakitan dan penderitaan

Di bawah tajuk ini mahkamah mendapati bahawa laporan doktor-doktor pakar bedah urat saraf (neuro-surgeons) dan doktor-doktor pakar rujuk neuro physicians adalah mencukupi untuk menentukan setakat mana plaintif telah mengalami kecederaan pada otak dan kepalanya.

Keterangan dan pendapat yang diberi oleh Encik WA Douglas (saksi plaintif No 1), seorang clinical psychologist dari Fremantle, Western Australia, tidak dapat diterima tanpa keraguan. Ini adalah kerana saya mendapati bahawa beliau telah mengadakan ujian-ujian dan pemeriksaan ke atas plaintif tanpa mengambil tahu akan latarbelakang atau taraf persekolahan (educational standard) plaintif. Di antara lain, beliau telah memberi ujian atau menjalankan peperiksaan bertulis ke atas plaintif dengan menggunakan kertas atau soalan-soalan peperiksaan untuk masuk ke sesebuah universiti di Australia dan keputusannya plaintif telah gagal. Plaintif sendiri telah memberi keterangan dalam mahkamah yang beliau tidak menamatkan persekolahan menengahnya, bahkan beliau telah berhenti sekolah satu tahun sebelum menamatkan persekolahan menengah (one year before he completed his secondary school/education). Oleh itu ujian berkenaan dengan kebolehan akademik plaintif dan, boleh jadi lain-lain ujian, juga terlampau tinggi untuk plaintif. Maka sudah barang tentu ia membawa kepada kegagalan dalam ujian-ujian tersebut. Berdasarkan ujian-ujian yang tidak wajar inilah Encik WA Douglas telah membuat pendapat berkenaan dengan kebolehan daya pemikiran atau otak plaintif.

Berdasarkan laporan-laporan doktor dan keterangan-keterangan yang boleh dipercayai dan munasabah, plaintif telah mengalami kecederaan yang sederhana di kepalanya sebagaimana yang dikatakan oleh Dato' Dr Arumugasamy dan Dr C Bala Ratnam. Terdapat juga retak sedikit pada tulang bahunya. Dalam kes ini mahkamah mendapati ada keterangan yang menunjukkan plaintif mengalami sedikit kecacatan tentang daya pemikirannya (intellectual impairment). Untuk menentukan gantirugi di atas kecederaan ini mahkamah membuat perbandingan dengan kes *Goh Chin Tee* v *Lau Chun Leung*,[4] *Tominam bte Tukimin* v *Toh Kai Chup*,[5] *Zamri bin Omar* v *Idris bin Mohd Nor*,[3] *Cham Kam Lan* v *Ong Lean Kee*[1] dan *K Ratnasingam* v *Kow Ah Dek & Anor*.[2]

Mahkamah mendapati bahawa gantirugi sebanyak $60,000 adalah berpatutan untuk kecederaan yang tersebut di atas.

Kehilangan pendapatan

Adalah tidak dipertikaikan bahawa akibat daripada kemalangan dan kecederaan yang dialami oleh plaintif, beliau tidak lagi layak menjadi juruterbang. Soalnya sekarang setakat manakah plaintif telah hilang upaya untuk membuat sesuatu pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan. Plaintif telah diletak di bawah pengawasan Counsellor of Rehabilitation, Department of Community Services/Social Security, di Perth, Western Australia, dan mendapat pencen hilang upaya (invalid pension) hingga hari ini; dan sehingga hari ini plaintif tidak cuba membuat apa-apa pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan. Keadaan plaintif tidaklah sebegitu buruk sehingga tidak dapat membuat sebarang pekerjaan yang boleh mendatangkan pendapatan. Plaintif sendiri memberitahu mahkamah yang beliau boleh memandu kereta setiap hari, berenang dan berjogging tanpa ada apa-apa kesulitan melainkan kadangkala beliau terpaksa menunggu beberapa minit (lebih kurang sepuluh minit) sebelum pendiriannya (his stance) menjadi stabil. Mahkamah tidak akan mengambilkira tentang dasar atau amalan sesuatu institusi di Australia atau lain-lain negara asing berkenaan pemeliharaan seseorang yang tercedera tanpa mencuba untuk memberi sesuatu pekerjaan kepada seseorang seperti plaintif. Sebaliknya mahkamah membuat pertimbangan dalam keadaan biasa mengikut kebiasaan di negara ini. Lagipun adalah menjadi tanggungjawab seseorang tercedera seperti plaintif untuk mengurangkan penderitaannya dengan berbuat apa sahaja yang munasabah dan yang mingkin dikerjakan untuk memperolehi pendapatan. Mengikut keterangan yang diberi oleh plaintif, beliau telah bekerja sebagai fitter/tuner (mechanic) yang terlatih sebelum beliau mempelajari dan menjadi juruterbang. Oleh itu plaintif mempunyai kebolehan bekerja sebagai seorang mekanik atau menjadi operator mesin statik, bahkan lain-lain operator mesin selain daripada mengendalikan sesuatu mesin yang berjalan sangat laju. Mahkamah berpendapat demikian oleh kerana plaintif boleh memandu kereta atau motokar yang agak tinggi risiko atau tanggungjawabnya kepada lain-lain pengguna jalanraya dan dirinya sendiri. Oleh itu mahkamah berpendapat bahawa plaintif berkemungkinan mendapat kerja, jikalau beliau mahu, yang boleh mendatangkan pendapatan sekurang-kurangnya ½ (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang. Walau bagaimanapuyn, dalam tempoh tiga tahun dari tarikh kemalangan plaintif tidak berkemungkinan membuat apa-apa pekerjaan yang mendatangkan pendapatan kepadanya. Ini bermakna plaintif layak mendapat gantirugi sepenuhnya selama tempoh tiga tahun dari tarikh kemalangan itu berlaku. Mengikut keteran-

gan yang ada, plaintif telah dibayar gaji penuh oleh defendan dari tarikh kemalangan hingga ke bulan Julai 1983 — lihat ms 52 dalam AB7 — iaitu bagi tempoh masa selama 12 bulan dari tarikh kemalangan berlaku (dikira dari 1 Ogos 1982). Oleh itu tempoh masa yang perlu diberi gaji penuh ialah selama 24 bulan lagi sahaja. Selepas itu mahkamah berpendapat kehilangan pendapatan bagi plaintif sehingga beliau mencapai umur bersara ialah ½ (setengah) daripada gajinya sebagai seorang juruterbang.

Satu lagi isu yang dibangkitkan oleh pihak plaintif ialah berkenaan dengan kemungkinan gajinya dinaikkan bagi masa depan jika sekiranya plaintif tidak ditimpa kemalangan dan mengalami kecederaan. Hujah ini beredar di sekitar jenis lesen penerbangan yang diperolehi atau yang dipegang oleh plaintif. Plaintif telah mengemukakan 'senior commercial pilot's licence' seperti yang terdapat di ms 5 dalam 'AB8'. Sehubungan dengan ini juga plaintif telah mengemukakan sijil tamat latihan atau kursus ground school, bagi pesawat jenis B737, di New Zealand, seperti di ms 1 dalam 'AB8'. Selain daripada itu plaintif juga mempunyai sijil kelayakan menjadi seorang flight engineer bagi pesawat jenis 'Turbojet Powered' yang dikeluarkan oleh jabatan yang berkenaan di Amerika Syarikat pada 17 September 1975 seperti yang terdapat di ms 4 dalam 'AB8'. Plaintif mengatakan yang beliau berkelayakan atau mempunyai lesen untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737 dan mengatakan bahawa beliau pernah memohon jawatan tersebut (co-pilot) dalam syarikat penerbangan Air Tara, Ireland's Leasing Airline, yang beroperasi di Lagos, Afrika. Plaintif mengemukakan surat pelawaan atau jawapan daripada syarikat penerbangan tersebut yang bertarikh 3 Julai 1980, seperti yang terdapat di ms 2 dalam 'AB8'. Daripada isi kandungan surat ini ianya bukan merupakan satu tawaran tetapi hanya satu cadangan supaya penulis (flight operation manager Syarikat Penerbangan Air Tara) dapat berjumpa dan berunding dengan plaintif berkenaan dengan permohonannya. Plaintif tidak memberitahu sebab kenapa beliau tidak meneruskan permohonnya untuk menjadi co-pilot untuk pesawat B737 di Lagos itu. Lagipun tiada keterangan diberi sama ada Air Tara itu menjalankan operasi atau khidmatnya untuk mengangkut barang-barang (air cargo), penerbangan sewa khas (chartered flights) ataupun perkhidmatan pengangkutan penumpang yang berjadual.

Pada bulan Ogos 1981, plaintif telah menerima surat tawaran kerja daripada defendan untuk menjadi kepten bagi pesawat jenis BN2 (Norman Islander). Plaintif tidak memberi sebarang sebab kenapa beliau tidak menerima tawaran atau meneruskan tindakan untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737 dengan Air Tara. Adalah sangat tidak lojik dan tidak munasabah bagi seseorang yang mempunyai kelayakan dan peluang untuk mendapat pangkat yang lebih tinggi dan pendapatan yang lebih lumayan, memilih pangkat yang lebih rendah dan gaji yang lebih kecil.

Setelah menghalusi lesen 'senior commercial pilot' di ms 5 dalam 'AB8' mahkamah mendapati bahawa lesen itu telah dikeluarkan buat pertama kalinya pada 17 November 1980 dan dikeluarkan semula atau disambung pengeluarannya pada 8 Jun 1982, kira-kira sebulan sebelum plaintif mendapat kemalangan dalam kes ini.

Saksi defendan No 1, Kapt Mohd Kamil bin Haji Abu Bakar, ketua juruterbang Bahagian Keselamatan syarikat penerbangan MAS (defendan) memberi takrif 'senior commercial pilot's licence' seperti yang terdapat dalam Commonwealth of Australia Department of Civil Aviation Air Navigation Order, yang berbunyi seperti berikut:

> A licence authorising the holder to act as pilot in command of an aeroplane with the privilege that he may pilot aeroplanes of more than 12,500 lbs gross weight other than on international air services being regular public transport services.

Ini bermakna plaintif dalam kes ini hanya dibolehkan menjadi co-pilot dalam pesawat B737 untuk penerbangan sewa khas (chartered flights) dan boleh jadi juga untuk pesawat B737 yang mengangkut barang-barang (air cargo) dalam negara Australia atau New Zealand sahaja.

Ada keterangan yang menyatakan bahawa plaintif dikehendaki menjalani latihan-latihan yang tertentu dan mesti lulus latihan itu sebelum layak menjadi co-pilot bagi pesawat B737 dalam sesuatu syarikat penerbangan yang mengendalikan perkhidmatan pengangkutan penumpang berjadual seperti MAS, SIA, Qantas, Ansett dan sebagainya. Pihak plaintif telah mengemukakan skim gaji di syarikat penerbangan Ansett di ms 8 dalam 'Ansett Airlines of Australia (Pilots) Award 1989' yang dikemukakan oleh peguam pihak plaintif bersekali dengan hujah bertulisnya. Dalam hal ini mahkamah tidak dapat menerima saranan peguam tersebut supaya gaji di syarikat penerbangan Ansett dijadikan dasar perkiraan kehilangan pendapatan untuk plaintif. Beliau telah mengatakan dalam hujuh bertulisnya di ms 21 yang berbunyi:

> I now base the calculations on the Ansett Airlines of Australia (Pilots) Award 1989 which Your Lordship suggested the parties use for submission.

Saya menegaskan di sini bahawa saya tidak pernah berkata atau mencadang sebagaimana yang dikatakan oleh peguam pihak plaintif dalam perkara ini.

Saya berpendapat bahawa asas perkiraan sebagaimana yang disarankan di atas hanya boleh diterima jika ada bukti yang Ansett Airlines of Australia memberi perakuan yang plaintif layak berkhidmat dalam syarikat itu dengan kelulusan dan sijil atau lesen yang dimiliki-

nya (jika plaintif mempunyai taraf kesihatan yang dikehendaki). Dengan keterangan yang telah dikemukakan oleh plaintif dan mengambilkira keterangan yang diberi oleh pihak defendan, mahkamah berpendapat bahawa plaintif telah gagal membuktikan bahawa beliau layak diambil kerja oleh sesebuah syarikat seperti Ansett untuk menjadi co-pilot bagi pesawat B737. Plaintif, dengan keterangan yang ada, telah tidak berjaya membuktikan bahawa ianya benar-benar mempunyai peluang untuk diambil kerja oleh mana-mana syarikat penerbangan awam untuk menjadi co-pilot dalam pesawat B737.

Berkenaan dengan umur persaraan pula, mahkamah dapati bahawa tiada bukti yang menunjukkan bahawa ada syarikat penerbangan awam yang menghadkan umur persaraan bagi seseorang juruterbang kepada 65 tahun, selain daripada apa yang dikatakan oleh plaintif. Plaintif sendiri apabila menjawab soalbalas oleh peguam pihak defendan, berkata yang ia tidak tahu bahawa syarikat penerbangan Qantas, dan Anzac juga menghadkan umur kerja hingga 55 tahun. Di dalam keterangannya, apabila disoal semula oleh peguamnya, plaintif hanya berkata: 'Di Australia seseorang biasanya bekerja sebagai pilot sehingga umur 65 tahun.' Sekiranya apa yang dikatakan olehnya benar, semasa disoalbalas oleh peguam pihak defendan, plaintif sepatutnya memberitahu nama atau mana-mana syarikat penerbangan awam di Australia yang menghadkan umur kerja sehingga 65 tahun; ataupun mengemukakan bukti bertulis yang menunjukkan syarikat penerbangan di Australia menghadkan umur kerja bagi seseorang juruterbang kepada 65 tahun.

Adalah menjadi kelaziman bagi mahkamah menentukan umur persaraan bagi setiap pekerja kepada 55 tahun. Jika seseorang pekerja mendakwa yang umur persaraannya melebihi 55 tahun maka beban membuktikannya terletak kepadanya. Hal ini telah diputuskan di dalam beberapa kes seperti: *Ahmad Nordin bin Haji Mazlan & Anor* v *Eng Ngak Hua & Ors*[7] dan *Mohamed Yassin bin Isa & Ors* v *MCW Express Sdn Bhd & Ors.*[8]

Dakwaan atau kata-kata plaintif sahaja yang umur persaraanya 65 tahun tidak dapat diterima oleh mahkamah tanpa ada lain-lain bukti yang nyata. Defendan telah membuktikan yang syarikat penerbangan MAS (defendan) menghadkan umur kerja bagi seseorang juruterbang kepada 55 tahun.

Maka dengan sebab dan alasan-alasan yang tersebut di atas mahkamah memutuskan bahawa umur persaraan bagi plaintif ialah 55 tahun.

Berkenaan dengan pendapatan plaintif, selain daripada menghalusi keterangan yang diberi oleh saksi-saksi yang berkenaan, mahkamah telah merujuk kepada baucer-baucer pembayaran gaji di ms 46 hingga 51 dalam 'AB7' dan borang taksiran cukai pendapatan — eks 'PL5'. Mahkamah mendapati pendapatan bersih termasuk nilai kemudahan yang diberi kepada plaintif ialah $4,000 sebulan berdasarkan kiraan seperti berikut:

Gaji pokok sebulan	$4,025
Elaun sewa rumah sebulan	$ 700
Nilai lain-lain kemudahan sebulan	$ 475
	$5,200
Tolak cukai pendapatan hitung panjang sebulan	$1,200
Pendapatan bersih sebulan	$4,000

Elaun makan (night-stop allowance) tidak boleh dikira sebagai pendapatan kerana ini adalah sebagai imbuhan makan minum semasa menjalankan tugas. Elaun seperti ini juga tidak dikira sebagai pendapatan bagi maksud cukai pendapatan. Di atas dasar pendapatan $4,00 sebulan ini perkiraan akan dibuat untuk menentukan kehilangan pendapatan yang patut diberi kepada plaintif.

Kehilangan pendapatan sebelum perbicaraan: Kemalangan berlaku dalam bulan Julai 1982 dan tarikh perbicaraan ialah bulan Februari 1990. Tempoh masa tujuh tahun lapan bulan atau 92 bulan ini perlu dibahagikan kepada dua peringkat:

(a) Peringkat pertama ialah tempoh masa plaintif disifatkan tidak dapat bekerja langsung iaitu selama tiga tahun (36 bulan) dari tarikh kemalangan (Julai 1982 hingga Julai 1985). Mengikut keterangan yang ada plaintif telah dibayar gaji sepenuhnya hingga bulan Julai 1983, iaitu selama 12 bulan. Oleh itu tempuh masa yang patut diberi gaji penuh ialah 24 bulan sahaja: $4,000 × 24 bulan = $96,000.

(b) Peringkat atau tempoh masa yang kedua ialah dari Ogos 1985 hingga tarikh perbicaraan. Sebagaimana yang telah diputuskan di atas bahawa dari bulan Ogos 1985 (tiga tahun selepas kemalangan berlaku), plaintif disifatkan sebagai berkemampuan untuk memperolehi ½ (setengah) daripada pendapatannya sebagai seorang juruterbang. Oleh itu kehilangan pendapatan dari bulan Ogos 1985 hingga bulan Februari 1990 (tarikh perbicaraan) selama empat tahun tujuh bulan (55 bulan) ialah $2,000 × 55 = $110,000

Kehilangan pendapatan selepas perbicaraan: Mahkamah telah memutuskan bahawa umur persaraan untuk plaintif ialah 55 tahun. Plaintif pada masa kemalangan berumur 42 tahun. Oleh itu beliau mempunyai tempoh masa kerja 13 tahun. Setelah dipotong ⅓ atau empat tahun untuk peristiwa yang tidak diduga (contingencies), tempoh masa yang plaintif perlu diberi gantirugi ialah sembilan tahun. Perkiraan telah dibuat bagi tempoh masa tujuh tahun tujuh bulan di atas. Oleh itu gantirugi yang perlu diberi lagi ialah selama satu tahun lima bulan (17 bulan) sahaja lagi — $2,000 × 17 = $34,000.

Gantirugi khas: Pihak plaintif telah mengemukakan satu resit sahaja untuk $1,250 sebagaimana yang terdapat di ms 3 dalam 'AB1'.

Potongan: Dalam kes ini plaintif telah dibayar oleh pihak defendan wang sebanyak $600,000. Wang tersebut terdiri daripada atau terbit daripada dua insuran yang diambil dan dibayar premium oleh pihak defendan untuk:

(i) Kecederaan ke atas plaintif — $300,000
(ii) Kehilangan lesen juruterbang (loss of pilot's licence) — $300,000

Seksyen 28A(1)(a) Akta Undang-Undang Sivil 1956 memperuntukkan bahawa bayaran atau penerimaan dari wang insuran atau assuran tidak boleh diambilkira apabila sesuatu penilaian dibuat untuk mana-mana tuntutan gantirugi terbitan daripada kecuaian mana-mana defendan. Berdasarkan peruntukan di atas, peguam pihak plaintif mengatakan bahawa potongan tidak boleh dibuat daripada apa jua gantirugi yang mahkamah putuskan hasil daripada tuntutan plaintif ke atas defendan.

Peguam pihak defendan telah menghujahkan bahawa potongan boleh dibuat daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan oleh mahkamah dalam kes ini. Beliau telah merujuk kepada keputusan House of Lords dalam kes *Hussain* v *New Taplow Paper Mills*[11] dan keputusan oleh Mahkamah Rayuan dalam kes *Nabi* v *British Leyland (UK) Ltd.*[12]

Selain daripada itu mahkamah merujuk kepada kes *Bradburn* v *Great Western Railway*[13] yang mempunyai 'headnote' seperti berikut:

> In an action for injuries caused by defendant's negligence, a sum received by the plaintiff on an accidental insurance policy cannot be taken into account in reduction of damages.

Berhubung dengan keputusan di atas saya ingin memaparkan dua perenggan penghakiman yang mengandungi 'ratio decidendi' seperti berikut. Bramwell B berkata:

> In *Dalby* v *India & London Life Assurance Co* 15 CB 365; 139 ER 465 it was decided that one who pays premiums for the purpose of insuring himself, pays on the footing that his right to be compensated when the event insured against happens is an equivalent for the premiums he has paid, it is a quid pro quo, larger if he gets it, on the chance that he will never get it at all. That decision is an authority bearing on the present case; for the principle laid down in it applies, and shows that the plaintiff is entitled to retain and benefit which he has paid for in addition to the damages which he recovers on account of the defendant's negligence.

Pigott B berkata:

> The plaintiff is entitled to recover the damages caused to him by the negligence of the defendant, and there is no reason or justice in setting off what the plaintiff has entitled himself to under a contract with third persons, by which he has bargained for the payment of a sum of money in the event of an accident happening to him. He does not receive that sum of money because of the accident, but because he has made a contract providing for the contingency; an accident must occur to entitle him to it, but it is not the accident, but his contract, which is the cause of his receiving it.

Di dalam kedua-dua perenggan di atas kita dapati bahawa wang insuran yang tidak boleh dipotong dari taksiran gantirugi ialah wang insuran yang diambil sendiri oleh plaintif dan plaintif sendiri yang membayar premiumnya. Keadaan dalam kes di hadapan mahkamah ini sekarang adalah berlainan; insuran-insuran yang berkenaan telah diambil dan premiumnya dibayar oleh defendan (tortfeasor) dengan tujuan untuk mendapat sejumlah wang apabila berlakunya sesuatu kemalangan atau trajedi ke atas seseorang pekerjanya dan perolehan dari insuran itu dibayar kepada pekerja sepenuhnya. Mahkamah mendapati bahawa pengambilan insuran oleh defendan untuk kepentingan plaintif adalah salah satu daripada terma dan syarat pengambilan kerja (Terms and Conditions of Employment of Temporary Pilots 1981) di ms 1 hingga 45 dalam 'AB7'. Syarat mengenai pengambilan insuran untuk kepentingan pekerja seperti plaintif ialah seperti yang terkandung di ms 30 Jadual Kedua di bawah tajuk 'Service Benefits and Allowances'. Butir-butir yang berkenaan ialah seperti berikut:

> Personal accident insurance
>
> 1 A pilot employed by the company will be insured against death or permanent disablement for an amount that will be determined by the company from time to time. Such insurance cover shall be on a 24 hours basis and will include death or permanent disablement resulting from riots and civil commotion as well as war risks whether or not war has been declared.
>
> Employees' Provident Fund
>
> 2 ... (Tidak ada hubungan dengan kes ini)
>
> Loss of licence insurance
>
> 3(1) The company will effect, at its own expenses, insurance on behalf of each pilot in its employ against loss of his licence on medical grounds.
>
> (2) The insurance cover to be provided under paragraph (1) of this clause will be $220,000 for co-pilots and $300,000 for captains, provided that the company shall not be bound to effect such cover if such cover is not obtainable in the London market in which event, the company will effect insurance cover up to such maximum sun as is available.

Insuran pertama (personal accident insurance), telah diambil oleh defendan untuk kepentingan plaintif apabila plaintif mati atau hilang upaya. Insuran tersebut telah diperbaharui dari masa ke semasa, dan pembaharuan yang terakhir, mengenai plaintf ialah pada 1 Oktober 1981 dan tamat (mati) pada 30 September 1983. Jumlah wang yang diinsurankan untuk seseorang kepten seperti plaintif ialah $300,000. Nombor polisi-

nya ialah CGA 11000225 — sila lihat ms 1 dalam eks 'D3'.

Insuran kedua (loss of licence insurance) telah diambil oleh defendan *bagi pihak plaintif* dan untuk kepentingan plaintif sebanyak $300,000. Nombor polisi yang berkenaan ialah CLL 11000771 bertarikh pada 27 Mei 1982 seperti yang terdapat di ms 13 hingga 16 dalam eks 'D3'.

Apabila plaintif mengalami kecederaan akibat daripada kemalangan tersebut dan setelah disahkan tidak lagi layak menjadi juruterbang (permanently grounded) yang bermakna plaintif telah kehilangan lesen juruterbang, maka syarikat insuran yang berkenaan (Malaysian National Insurance Sdn Bhd) telah membayar wang sebanyak $300,000 kepada plaintif mengikut baucer-baucer pelepasan (discharge vouchers) di ms 17 dan 18 dalam eks 'D3'. Adalah diperhatikan bahawa terdapat frasa 'Without Prejudice' di atas kedua-dua baucer tersebut. Frasa 'Without Prejudice' itu hanya terpakai terhadap Malaysian National Insurance Sdn Bhd sahaja dan tidak akan mengikat atau terpakai terhadap defendan.

Selain daripada itu plaintif telah menandatangani dokumen Penerimaan Pelepasan dan Tanggung Rugi (Receipt Discharge and Indemnity) wang sebanyak $300,000 berkenaan dengan insuran yang nombor polisinya CLL 11000771 tetapi mengatakan wang insuran itu ialah untuk gantirugi di atas kecederaan pada tubuh badannya akibat daripada kemalangan yang berlaku ke atas plaintif pada 6 Julai 1982, manakala insuran polisi yang dirujukkan itu (Insurance Policy No CLL-11000771) ialah insuran untuk kehilangan lesen juruterbang. Ini terkandung dalam perenggan pertama dalam dokumen tersebut dan berbunyi seperti berikut:

> I, Frank Astle Ward, residing at 10 Tipuana Place, Edgewater, Perth 6027, West Australia, do acknowledge receipt from Malaysian Airline System Bhd of Bangunan MAS, Jalan Sultan Ismail, 50050 Kuala Lumpur, the sum of Ringgit Three Hundred Thousand Only (M$300,000) which sum I accept in settlement of a claim arising out of damages for serious bodily injuries caused to me whilst piloting a MAS BN2 aircraft owned by Malaysian Airline System Bhd from Long Samado to Lawas in the fifth division of Miri Sarawak on the 6th day of July, 1982, pursuant to Policy No CLL-11000771 issued by Malaysia National Insurance Sdn Bhd and dated the 27th day of May 1982 being a personal accident policy (hereinafter referred to as the said policy).

Saya dapati bahawa dokumen Penerimaan, Pelepesan dan Tanggung Rugi ini tidak jelas dan tidak tepat, oleh itu saya sifatkannya sebagai satu dokumen yang tidak boleh dipakai.

Adalah tidak dipertikaikan bahawa plaintif telah menerima wang berjumlah $600,000; dan $300,000 daripadanya ialah berkenaan dengan insuran kecederaan ke atas dirinya.

Setelah menghalusi terma dan syarat pengambilan kerja (Terms and Conditions of Employment of Temporary Pilots 1981) yang mengenai plaintif dan defendan dalam kes ini, saya dapati ada perbezaan di antara kedua-dua polisi insuran yang diambil oleh defendan itu tentang tanggungjawab atau obligasi dan motivasinya. Adapun pengambilan insuran yang pertama (personal accident insurance) ialah untuk melindungi defendan supaya apabila berlaku sesuatu kecederaan ke atas seseorang pekerjanya, seperti plaintif dalam kes ini, maka defendan akan mendapat sejumlah wang daripada sesuatu syarikat insuran untuk dibayar kepada pekerja yang tercedera seperti plaintif dan jumlah insuran, atau untuk berapa banyakkah perlu diinsurankan, terpulang kepada budibicara defendan sahaja. Plaintif tidak mempunyai sebarang hak untuk menentukan jumlah wang yang diinsurankan itu. Kalau dilihat daripada segi penyusunan (construction) ayat yang terkandung di dalam perenggan 1 dengan penyusunan ayat dalam perenggan 3 yang dipaparkan di atas, kita dapati perbezaan yang sangat nyata. Selain daripada tidak ada ketetapan tentang jumlah yang perlu diinsurankan dalam perenggan 1, tetapi terdapat dalam perenggan 3, insuran untuk kecederaan kepada pekerja, diambil secara berkumpulan iaitu bagi melindungi kecederaan ke atas sebilangan pekerja termasuk plaintif. Manakala insuran untuk kehilangan lesen juruterbang diambil khas untuk plaintif dan jumlah wang yang diinsurankan ialah $300,000 sebagaimana yang ditetapkan dan disyaratkan dalam perenggan 3. Pada pendapat saya, adalah menjadi satu syarat bahawa apabila plaintif kehilangan lesen juruterbang dengan alasan atau sebab-sebab kesihatan (on medical grounds) ia (plaintif) akan berhak kepada gantirugi sebanyak $300,000 dan ini telahpun dibayar sepenuhnya kepada plaintif. Oleh itu mahkamah berpendapat bahawa penerimaan wang sebanyak $300,000 oleh plaintif itu ialah semata-mata untuk kehilangan lesen juruterbang dan tidak boleh dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan oleh mahkamah di atas tuntutan plaintif dalam kes ini.

Insuran yang pertama (personal accident insurance) ialah untuk kematian atau kehilangan keupayaan yang berkekalan (permanent disablement). Gantirugi untk kecederaan ke atas plaintif dan kehilangan pendapatan akibat daripada kemalangan dilindungi oleh insuran ini sepenuhnya atau sebahagian daripadanya. Defendan telah memilih atau menentukan untuk tujuan ini (kehilangan keupayaan dan kecederaan) ke atas seseorang pekerja seperti plaintif ialah $300,000. Oleh itu mahkamah berpendapat bahawa sekiranya nilai atau taksiran kecederaan ke atas plaintif melebihi $300,000 maka defendan dikehendaki membayar jumlah yang se-

lebihnya. Ini bermakna wang sebanyak $300,000 yang diterima oleh plaintif daripada defendan hasil atau terbitan daripada insuran yang diambil dan dibayar premiumnya oleh defendan yang dipanggil insuran kemalangan diri (personal accident insurance) adalah menjadi sebahagian daripada gantirugi dalam tuntutan plaintif terhadap defendan. Jumlah ini hendaklah dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan oleh mahkamah dalam kes ini.

Ringkasan dan butiran gantirugi yang diputuskan

Gantirugi khas

Perbelanjaan mendapat pemeriksaan dan laporan doktor	$1,250
Kehilangan pendapatan sebelum perbicaraan	
(i) Dari bulan Ogos 1983 hingga bulan Julai 1985 kehilangan gaji penuh $4,000 sebulan (24 bulan) (Gaji penuh telah diterima oleh plaintif dari bulan Julai 1982 — tarikh kemalangan, hingga bulan Julai 1983).	$96,000
(ii) Dari bulan Ogos 1985 hingga bulan bulan Februari 1990 (tarikh perbicaraan) $2,000 × 55 bulan	$110,000
Kehilangan pendapatan selepas perbicaraan	
Satu tahun lima bulan (17 bulan) $2,000 × 17 bulan	$34,000
(Kehilangan pendapatan dikira untuk sembilan tahun mulai dari bulan Ogos 1982)	
Kesakitan dan penderitaan	
Akibat kecederaan di kepala, kecacatan pada pemikiran dan retak pada tulang bahu	$60,000
Jumlah gantirugi	$301,250

Oleh kerana plaintif telah menerima wang sebanyak $300,000 daripada defendan, iaitu hasil atau terbitan daripada insuran kemalangan diri (personal accident insurance) yang diambil dan dibayar premiumnya oleh defendan; dan telah diputuskan oleh mahkamah jumlah wang tersebut boleh dipotong daripada jumlah gantirugi yang ditaksirkan di atas, maka bakinya yang perlu dibayar oleh defendan ialah $1,250 (iaitu sebagai gantirugi khas) dan mahkamah mengenakan faedah sebanyak 4% dari tarikh kemalangan hingga tarikh keputusan ini dibuat dan 8% dari tarikh keputusan hingga tarikh pembayaran.

Perintah

Defendan hendaklah membayar kepada plaintif wang sebanyak $1,250 sebagai gantirugi khas dengan dikenakan faedah 4% dari tarikh kemalangan hingga ke hari ini (hari hukuman dijatuhkan) dan 8% dari hari ini hingga tarikh pembayaran.

Mahkamah tidak membuat perintah untuk kos (tiap-tiap pihak menanggung kos masing-masing).

Perintah berikutan.

Peguamcara: *RK Nathan & Co; Shearn Delamore & Co.*

Dilaporkan oleh *Prof Ahmad Ibrahim*